

## ***La transmisión del riesgo, pérdida o deterioro de las mercancías del vendedor al comprador\****

**Luis Cova Arria\*\***

RVDM, E. 2, 2022, pp- 98-108

**Resumen:** El presente trabajo tiene por objeto analizar la transmisión del riesgo, pérdida o deterioro de las mercaderías del vendedor al comprador, conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, considerando que, la solución que dicha Convención ofrece al tema de la transmisión de los riesgos supera la clásica teoría de los riesgos.

**Palabras claves:** CISG, compraventa, contrato, transmisión de riesgos.

***The transfer of risk, loss, or deterioration of the goods from the seller to the buyer***

**Abstract:** *The purpose of this paper is to analyze the transmission of risk, loss, or deterioration of the goods from the seller to the buyer, in accordance with the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, considering that the solution that said Convention offers to the issue of transferring risks goes beyond the classic theory of risks.*

**Keywords:** *CISG, sale, contract, transfer of risks.*

**Autor invitado**

**Recibido:** 12/07/2022

**Aprobado:** 16/08/2022

---

\* El presente trabajo es una adaptación de la ponencia presentada por el autor en el foro: “La Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías”, organizada por la Sociedad Venezolana de Derecho Mercantil, la Maestría en Derecho Internacional Privado y Comparado de la Universidad Central de Venezuela y la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, la cual se llevó a cabo el 22 de marzo de 2022.

\*\* Miembro de Número y Expresidente de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales (ACPS). Abogado y Doctor en Derecho de la Universidad Central de Venezuela. Máster in Law de la Universidad de Nueva York, especializado en Derecho Marítimo. Coordinador de la Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de los cursos de posgrado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela. Presidente Fundador de Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM). Exconsejero ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (CMI). Ex miembro del Consejo Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (CMI). Miembro de la Organización Internacional de Arbitrajes Marítimos Internacionales (IMAO) del CMI y de la Cámara Internacional del Comercio de París (ICC). Miembro Honorario de la Reales Academias de Legislación y Jurisprudencia de Madrid y de Granada, España. Socio Principal de la firma de abogados marítimos Luis Cova Arria & Asociados.

## ***La transmisión del riesgo, pérdida o deterioro de las mercancías del vendedor al comprador\****

**Luis Cova Arria\*\***

RVDM, E. 2, 2022, pp- 98-108

### **SUMARIO:**

**INTRODUCCIÓN.** 1. *El riesgo de la pérdida o deterioro de las mercancías antes de su llegada al comprador.* 2. *La transmisión del riesgo en la CISG.* **CONCLUSIONES.**  
**BIBLIOGRAFÍA.**

### **INTRODUCCIÓN**

El presente trabajo tiene por objeto tratar la transmisión del riesgo, pérdida o deterioro de las mercaderías del vendedor al comprador, conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, la cual usualmente se la abrevia con sus siglas en español, CNUCCIM, en inglés *CISG* o, simplemente como Convención de Viena, aun cuando no debe confundirse con otros tratados firmados en esa ciudad y a los que, se les da la misma designación.

La Convención fue elaborada por la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI, en sus siglas en español y *UNCITRAL*, en sus siglas en inglés), adoptada el 11 de abril de 1980 y entró en vigor el 1 de enero de 1988. Es de gran importancia, aun para Venezuela que no es parte de esta, ya que ha sido adoptada por 89 países, conformando una proporción significativa del comercio mundial, lo que la convierte en una de las normas de derecho internacional de mayor éxito. El último país en ratificarla ha sido Guatemala que ha accedido a la misma el 11 de diciembre de 2019.

Este Convenio, según establece su artículo 1, se aplica a los contratos de compraventa de mercaderías, o sea, aquel que tiene por objeto el cambio de una cosa o bien por un determinado precio. El Convenio no define lo que por mercadería se ha de entender, aunque también de sus

---

\* El presente trabajo es una adaptación de la ponencia presentada por el autor en el foro: “La Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías”, organizada por la Sociedad Venezolana de Derecho Mercantil, la Maestría en Derecho Internacional Privado y Comparado de la Universidad Central de Venezuela y la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, la cual se llevó a cabo el 22 de marzo de 2022.

\*\* Miembro de Número y Expresidente de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales (ACPS). Abogado y Doctor en Derecho de la Universidad Central de Venezuela. Máster in Law de la Universidad de Nueva York, especializado en Derecho Marítimo. Coordinador de la Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de los cursos de posgrado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela. Presidente Fundador de Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM). Exconsejero ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (CMI). Ex miembro del Consejo Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (CMI). Miembro de la Organización Internacional de Arbitrajes Marítimos Internacionales (IMAO) del CMI y de la Cámara Internacional del Comercio de París (ICC). Miembro Honorario de la Reales Academias de Legislación y Jurisprudencia de Madrid y de Granada, España. Socio Principal de la firma de abogados marítimos Luis Cova Arria & Asociados.

disposiciones se puede deducir que solo considera como tales los bienes muebles corporales (no así los bienes inmuebles, como tampoco los bienes incorporeales).

La compraventa de mercaderías ha sido considerada siempre como uno de los principales contratos por su regularidad y diversas formas de manifestarse, sin embargo, la que es objeto de regulación en el Convenio es solamente la compraventa internacional, considerándose como tal aquella en la que las partes tengan su residencia habitual o sus establecimientos en Estados diferentes. El Convenio, además, exige para su aplicación la concurrencia de alguna de las dos siguientes circunstancias: a) que los Estados en los que las partes tengan sus establecimientos sean Estados miembros del Convenio (aplicación directa) o, b) que las normas de Derecho internacional privado sobre contratos del país cuyos tribunales conozcan del asunto prevean la aplicación de la ley de un Estado miembro del Convenio (aplicación indirecta).

En conclusión, el contrato de compraventa internacional de mercaderías no es más que el acuerdo de voluntades celebrado entre dos o más personas naturales o jurídicas domiciliadas en países diferentes, a través del cual se transfiere la propiedad de mercancías, que deberán ser transportadas de un país a otro, y que tiene como contraprestación el pago de un precio convenido.

Antes de pasar al estudio de la transmisión del riesgo, debemos indicar qué entenderemos por riesgo la pérdida o daño que pueden sufrir las mercaderías desde el momento en que se perfecciona el contrato de compraventa internacional hasta el momento que tiene lugar la entrega de las mismas. Por lo que soportar el riesgo en la compraventa quiere decir, sufrir las consecuencias de la pérdida o deterioros fortuitos de la cosa vendida. En el caso de que el riesgo sea soportado por el vendedor, éste tendrá que entregar otra en sustitución de la pérdida; por el contrario, cuando éste sea soportado por el comprador, éste tendrá que pagar el precio, sin recibir la cosa.

La solución de la CISG, al tema de la transmisión de los riesgos en el contrato de compraventa internacional de mercaderías supera la clásica teoría de los riesgos, cuyo presupuesto es la imposibilidad sobrevenida de la prestación no imputable al deudor, incorporando criterios de transmisión funcionales a los intereses de las partes y que recogen las prácticas y usos comerciales internacionales, a partir de diferenciar, según se trate, de una compraventa con entrega directa o indirecta.

A través de un hipotético caso, se puede ilustrar la solución de la Convención, para determinar el momento en que el riesgo pasa del vendedor al comprador:

La firma venezolana "VEN" celebró un contrato de compraventa internacional con la empresa mexicana "MEX", para la compra 100 unidades de delicados equipos electrónicos de computación, que se convinieron "CIF Puerto Cabello, Venezuela". El contrato tenía una cláusula de selección de la Ley mexicana, como ley del contrato, por lo que el mismo se regiría por la Convención, siendo México parte de la misma. MEX, a su vez, contrató a la Naviera MEX-VEN, el transporte de los equipos desde el puerto de Veracruz, México hasta el de Puerto Cabello, Venezuela, señalando el primero como puerto de embarque y el segundo como el de descarga. MEX, cargó en sus almacenes de Ciudad de México, en un contenedor los equipos, los cuales envió sellados, por camión, al puerto de Veracruz. En el lapso mientras el contenedor estaba en custodia en una terminal de transporte del puerto de Veracruz a la espera del buque M/N

MEX/VEN, personas desconocidas lo violaron y hurtaron 30 de los equipos que estaban en el mismo, volviéndolo a sellar. Tres días después un agente de la Naviera, cargó el contenedor en el buque M/N MEX/VEN, para ser transportado a Puerto Cabello. Dicha nave, en su navegación, de Veracruz a Puerto Cabello, se vio expuesta a fuertes lluvias y fuerte oleaje que ocasionó que entrara agua en el contenedor, que había sido violado antes de su embarque, y que estaba siendo transportado sobre cubierta. Esta entrada de agua dañó los circuitos electrónicos en las unidades de computación.

Ante este hipotético caso, analicemos la cuestión del momento de la transmisión del riesgo para tratar de resolver el siguiente dilema: ¿Está MEX obligada a enviar a VEN las unidades robadas y a reparar o reponer las que fueron dañadas por el agua de mar, sin recibir por ello pago adicional? o, ¿está VEN obligada a pagar el precio, como si hubiera recibido el embarque de conformidad? En este caso, lo importante no es determinar quién es el propietario sino en qué momento pasó el riesgo del vendedor al comprador.

Por ejemplo, si se hubiera tratado de una compraventa nacional, en México o en Venezuela, la pérdida es para el dueño, por aplicación del principio *res perit domino*, consagrado en sus leyes civiles. Sin embargo, mientras los bienes estén en poder de alguien que no es el dueño, se presume que la pérdida ocurrió por culpa de ese poseedor, que sería obligado a indemnizar al dueño, a no ser que demuestre que la pérdida no ocurrió por su culpa o dolo. Esta solución no tiene aceptación universal y por ello resulta inconveniente para el comercio internacional. En general, la cuestión del momento en que la propiedad de las mercancías pasa del vendedor al comprador varía mucho según los diferentes sistemas jurídicos y, por ello, la Convención de compraventa internacional expresamente dice que no se ocupa de los efectos que el contrato pueda producir sobre la propiedad de las mercancías vendidas.

Dejo –por ahora- la pregunta sin respuesta y, continuaremos examinando la solución de la Convención, como veremos de seguidas.

### ***1. El riesgo de la pérdida o deterioro de las mercancías***

En la venta de cosas que han de transportarse de un país a otro—como lo son las ventas internacionales de mercancías - el riesgo se transmite al momento de entregar la cosa al porteador, por lo que el riesgo es del comprador, desde ese momento. Es decir, la regla básica es que la pérdida o daño de las mercaderías sobrevenidas después de la transmisión del riesgo al comprador no liberarán a este de su obligación de pagar el precio, a menos que se deban a un acto u omisión del vendedor. Todo lo contrario, a la regla en los contratos civiles de compraventa en donde, como hemos señalado antes, rige el principio *res perit domino*.

En efecto, la transmisión de los riesgos de la pérdida o daños de la mercadería no se debe confundir con la transmisión de la propiedad, que queda regulada por la ley que rige el contrato. El concepto fundamental se basa en que los riesgos, y en la mayoría de los casos, también los gastos, se transmiten en el punto geográfico y en el momento cronológico que defina el contrato. El punto geográfico puede ser la fábrica, el terminal portuario, el muelle, la borda de un buque, etc.; mientras que el momento cronológico está definido por el plazo de entrega de la mercancía. La superposición de ambos requisitos produce automáticamente la transmisión de los riesgos.

La Convención, tiene reglas diferentes para regular la transmisión del riesgo en el contrato de compraventa, tomando en cuenta, si el mismo está vinculado o no, a un transporte de las mercaderías. Estas reglas son:

- La primera, cuando el vendedor no está obligado a entregar las mercaderías en un lugar determinado, el riesgo se transmite al comprador en el momento en que las mercaderías se pongan en poder del primer porteador, para que las traslade al comprador conforme al contrato de compraventa;
- Y, la segunda, cuando el vendedor esté obligado a poner las mercaderías en poder de un porteador en un lugar determinado, el riesgo no se transmitirá al comprador hasta que las mercaderías se pongan en poder del porteador en ese lugar;

Sin embargo, en ambos casos, el riesgo no se transmitirá al comprador hasta que las mercaderías estén claramente identificadas a los efectos del contrato, sea mediante documentos, señales, comunicaciones u otro medio; con esta última salvedad se pretende resolver cualquier tipo de confusión de los contratos de entregas sucesivas o de envíos distintos, pues permite singularizar la mercadería con la cual se está cumpliendo una obligación de entrega.

También en la Convención, se menciona la posibilidad de que las partes puedan convenir, en propio contrato, el momento en que el comprador asume el riesgo por la pérdida o deterioro de las mercancías, distinto al previsto en la Convención y, así lo harán si utilizan alguno de los Términos Comerciales Internacionales (Incoterms) elaborados por la Cámara de Comercio Internacional, organización no gubernamental con sede en París, que elabora y mantiene actualizados esos términos comerciales internacionales.

Los Incoterms 2020, cuya última versión es del año 2020, establecen, definen y distribuyen las obligaciones, los gastos y los riesgos del transporte internacional y del seguro, tanto del importador como del exportador de las mercaderías, siendo reconocidos por las autoridades aduaneras y los tribunales a nivel mundial. Se refieren pues, al paso del riesgo, así como a la distribución de los gastos del transporte entre compradores y vendedores y en algunos casos a la obligación de contratar los seguros.

A diferencia de la Convención de Viena que es derecho dispositivo interno en los países donde ha sido adoptada la misma, o, donde se apliquen por vía de reenvío, conforme a sus normas de derecho internacional privado, los Incoterms 2020 son reglas privadas, de aplicación en el contrato por el acuerdo voluntario de las partes. De allí que las reglas de la Convención CISG sobre transmisión del riesgo que están en su capítulo IV, son de carácter dispositivo, por lo que las partes podrán derogarlas en sus contratos.

Volviendo a la transmisión del riesgo, debemos mencionar que el tema envuelve una cuestión sencilla que, sin embargo, resulta muy difícil de responder: ¿quién se hace responsable cuando las mercancías se pierden o deterioran? La respuesta bajo la Convención de Viena, es que la pérdida la soporta el comprador cuando los daños o la pérdida de las mercancías se producen una vez que el riesgo se le ha transmitido, a menos que se deba a un acto u omisión del vendedor. La pérdida es económica, ya que las mercancías se pierden, pero la parte que soporta el riesgo no sólo las pierde, sino que además ha de pagar el precio de las mismas o habrá de entregar las mercancías, por segunda vez, según sea el caso.

Estas consecuencias, se ven en gran medida mitigadas por la circunstancia de que las partes contratarán pólizas de seguros cubriendo esos riesgos de la pérdida o el deterioro de las mercancías, lo cual no evita que alguien tenga que pagar esos seguros, ni que la parte que asume el riesgo tenga la carga de tener que reclamar al asegurador. La cuestión acerca de quién asume la pérdida o deterioro de las mercancías se contesta mediante el establecimiento del momento exacto en que la transmisión del riesgo se produce.

Pues bien, los artículos 67 a 69 de la CISG tienen como objetivo, precisamente el determinar ese momento. Las disposiciones sobre transmisión del riesgo se completan con una última disposición. Se trata del artículo 70 de la citada Convención, que explica la relación entre el incumplimiento esencial y las disposiciones sobre transmisión del riesgo, de forma que, si el vendedor ha incurrido en incumplimiento esencial, los artículos 67, 68 y 69 en cita, no afectarán a los derechos y acciones de que disponga el comprador como consecuencia del incumplimiento.

## ***2. La transmisión del riesgo en la CISG***

### ***2.1. ¿Qué es la entrega de la mercadería?***

La Convención, no tiene un concepto que vincule la entrega con la transmisión del riesgo, pero define la entrega de mercaderías para cada uno de los tipos contractuales, detallando los actos materiales de ejecución del contrato.

Esta técnica, coincide con la de los Incoterms, ya que define la obligación de entregar según cada término previsto y, a partir de allí, se fija el momento de la transmisión del riesgo. El riesgo se transmite al comprador, cuando el vendedor ha ejecutado los actos materiales en que consiste la entrega, esto explica por qué el comprador está obligado a pagar el precio, pese a la pérdida o deterioro de las mercaderías, antes de que lleguen a su tenencia.

Por ello, si, por una parte, el vendedor no ejecuta alguno de los actos de entrega, el riesgo no se transmitirá al comprador, pero, por la otra, si la no entrega se debe a la falta de ejecución de los actos que razonablemente cabe esperar del comprador para que el vendedor la realice (artículo 60, letra (a)), la transmisión del riesgo se producirá por aplicación del artículo 69.

Hay veces en que la transmisión del riesgo exige el cumplimiento de la obligación de entregar, pero ello no significa que haya una coincidencia absoluta entre los actos en que consiste la obligación de entregar y los hechos que causan la transmisión del riesgo. No se da en la compraventa que implica el transporte de las mercaderías, ya que para que la transmisión del riesgo se produzca hay que identificar las mercaderías.

Ahora bien, la Convención delimita las obligaciones esenciales del comprador y del vendedor. Según su artículo 30, las obligaciones principales para el vendedor son la de entregar las mercancías, transmitir su propiedad y entregar cualesquiera documentos relacionados con aquellas en las condiciones establecidas en el contrato. La Convención es clara, cuando señala que la entrega de mercancías debe ser conforme al contrato partiendo del entendido de que allí las partes definieron hora, lugar y fecha de entrega de las mercaderías.

A su vez, el artículo 31 de la Convención menciona que, si el vendedor no estuviere obligado a entregar las mercancías en un lugar determinado, su obligación de entrega consistirá en ponerlas en poder del primer porteador o transportista para que éste las traslade al comprador. Cuando se trate de mercaderías que haya de extraerse de un lugar o tengan que ser manufacturadas en un determinado lugar por razones especiales y que tanto el comprador como el vendedor sepan de esas condiciones, se entregaran en ese lugar.

En los demás casos el vendedor debe poner las mercancías a disposición del comprador en el lugar donde el vendedor tenga su establecimiento en el momento de la celebración del contrato.

De lo expresado, aparece de manifiesto que la transmisión del riesgo de las mercaderías al comprador, coincide con la realización de todos los actos que impone su entrega a él de las mismas y la pérdida de su control a fin de evitar su destrucción o deterioro; control que, a partir de ese momento, lo asume el comprador. Sin embargo, el vendedor deberá cumplir con la obligación complementaria del artículo 32 (1) del Convenio, esto es, enviar al comprador un aviso de expedición en el que se especifiquen las mercaderías.

Tampoco se da en las compraventas referidas al artículo 69 del Convenio, en las que, además de la ejecución de los actos de entrega, se requiere de la participación del comprador; ya sea haciéndose cargo de las mercaderías o sea tomando conocimiento de que el vendedor ha cumplido con su obligación de entregar.

La falta de coincidencia, se explica porque la entrega de las mercaderías es un acto complejo que se extiende más allá de que se agote la actuación del vendedor, comprendiendo los actos de entrega y el cumplimiento de la obligación de recibir las mercaderías que pesa sobre el comprador. En efecto, habrá transmisión del riesgo, si el comprador incumple su obligación de recepción, teniendo conocimiento de que se ha puesto a su disposición las mercaderías en el lugar establecido en el contrato o, el fijado por la Convención.

El artículo 69 del Convenio establece dos reglas en las que la transmisión del riesgo depende de si la entrega se acordó en el establecimiento del vendedor o en otro lugar.

A veces la transmisión del riesgo se produce cuando el comprador se hace cargo de las mercaderías en el establecimiento del vendedor, cumpliendo su obligación de recibirlas. En otras ocasiones, el vendedor está obligado a la entrega en un lugar distinto. En este último caso han de darse dos requisitos: a) Que el vendedor ponga a disposición del comprador las mercaderías en ese lugar. b) Que el comprador tenga conocimiento de que las mercaderías han sido entregadas en ese lugar.

Estas reglas, como la mayoría de las normas de la Convención, como hemos mencionado, son derogables por voluntad de las partes. Comprador y vendedor, efectivamente, han de ponerse de acuerdo respecto al punto de la transmisión del riesgo por su pérdida o deterioro, pudiendo separarse del régimen previsto en la Convención, lo cual suele hacerse mediante la incorporación expresa de una cláusula Incoterm en el contrato.

El riesgo se transmite al comprador cuando el vendedor ha ejecutado los actos materiales en que se basa su obligación de entregar la mercancía vendida, ello explica por qué el comprador sigue obligado a pagar el precio, pese a la pérdida o deterioro de las mercaderías que aún no ha llegado a su poder, y, así lo establece el artículo 66 de la CISV, al señalar:

Artículo 66: La pérdida o el deterioro de las mercaderías sobrevenidos después de la transmisión del riesgo al comprador no liberarán a éste de su obligación de pagar el precio, a menos que se deban a un acto u omisión del vendedor.

El riesgo se transmite al comprador y su obligación de pagar el precio se independiza de manera bilateral, de tal forma que debe cumplirla íntegramente pese a la pérdida o deterioro de las mercaderías.

## ***2.2.La transmisión de los riesgos dependiendo del tipo de compraventa***

La CISG, en sus artículos 67 y 69, fija la transmisión del riesgo al comprador dependiendo del tipo de compraventa, diferenciando la entrega directa y la entrega indirecta. Veamos estos artículos:

Artículo 67:

1) Cuando el contrato de compraventa implique el transporte de las mercaderías y el vendedor no esté obligado a entregarlas en un lugar determinado, el riesgo se transmitirá al comprador en el momento en que las mercaderías se pongan en poder del primer porteador para que las traslade al comprador conforme al contrato de compraventa. Cuando el vendedor esté obligado a poner las mercaderías en poder de un porteador en un lugar determinado, el riesgo no se transmitirá al comprador hasta que las mercaderías se pongan en poder del porteador en ese lugar. El hecho de que el vendedor esté autorizado a retener los documentos representativos de las mercaderías no afectará a la transmisión del riesgo.

2) Sin embargo, el riesgo no se transmitirá al comprador hasta que las mercaderías estén claramente identificadas a los efectos del contrato mediante señales en ellas, mediante los documentos de expedición, mediante comunicación enviada al comprador o de otro modo.

Artículo 69

1) En los casos no comprendidos en los artículos 67 y 68, el riesgo se transmitirá al comprador cuando éste se haga cargo de las mercaderías o, si no lo hace a su debido tiempo, desde el momento en que las mercaderías se pongan a su disposición e incurra en incumplimiento del contrato al rehusar su recepción.

2) No obstante, si el comprador estuviere obligado a hacerse cargo de las mercaderías en un lugar distinto de un establecimiento del vendedor, el riesgo se transmitirá cuando deba efectuarse la entrega y el comprador tenga conocimiento de que las mercaderías están a su disposición en ese lugar.

3) Si el contrato versa sobre mercaderías aún sin identificar, no se considerará que las mercaderías se han puesto a disposición del comprador hasta que estén claramente identificadas a los efectos del contrato.

Ahora bien, la entrega de mercaderías se rige por los artículos 31 y siguientes del Convenio, siendo los artículos 31 (b) y (c) y 69 los que se refieren a este tipo de compraventas, creando así una regla en materia de entrega de mercaderías y transmisión del riesgo en las mismas. La diferencia principal entre estos dos tipos de compraventa es que, mientras que en la entrega directa el vendedor se obliga a entregar las mercaderías directamente al comprador, en la entrega indirecta

su obligación se extingue al entregar las mercaderías a un transportista independiente, que a su vez ha de entregarlas al comprador.

En la compraventa indirecta, según lo dispuesto en el artículo 67 (1) del Convenio, el riesgo es transmitido al comprador en el momento en que las mercaderías se ponen en poder del primer porteador para que las traslade al comprador. El vendedor soporta el riesgo de pérdida o deterioro hasta la entrega de las mercaderías, momento en el cual pierde el control material sobre las mismas, encontrándose ahora el comprador en una mejor posición para asegurar el riesgo hasta su llegada a destino. Asimismo, será el propio comprador el que descubra los daños al momento de recibir las mercaderías, estando en mejor posición que el vendedor, para demandar al transportista, o cobrar la indemnización del seguro. El control de las mercaderías se manifiesta en una accesibilidad física a las mismas que el vendedor no tiene.

### ***2.3. La transmisión del riesgo en las compraventas directas***

Hemos dicho que las compraventas directas son todas aquellas que no impliquen transporte de mercaderías, conforme a los artículos 31 (a), 32 (2) y 67(1). El transporte en estas ventas no es obligación del vendedor, lo máximo que se le pide es la expedición de las mercaderías.

En la compraventa directa, hay dos criterios que entran en juego, según sea el lugar en que deba hacerse la entrega: Cuando la entrega es en el establecimiento del vendedor, el riesgo se extiende hasta que el comprador se haga cargo de las mercaderías, o incumpla su obligación de recibirlas; y, cuando el vendedor la entrega en un lugar distinto, la transmisión del riesgo se produce cuando se ponen las mismas a disposición del comprador en ese lugar, con su previa notificación, para que pueda asumir el control de las mismas. Esta notificación del vendedor al comprador es esencial, pues de no hacerla habrá incumplido con su obligación contractual.

### ***2.4. La transmisión del riesgo en las compras indirectas***

En la CISG, la compraventa indirecta es aquella que implica el transporte de las mercaderías, es decir, aquélla en que el vendedor se obliga a disponerlo (artículo 32 (2)).

Existen dos tipos de compraventa indirecta: unas, en la que el vendedor entrega las mercaderías al transportista, y otras, en las que el vendedor está obligado a expedir las mercaderías, contratando el transporte para ello.

La entrega de las mercaderías se hará poniéndolas a disposición del transportista para que éste las traslade hasta el comprador. Las compraventas con entrega indirecta llevan a su vez otro contrato, el de transporte de las mercancías, entre el comprador y el transportista.

Podemos diferenciar los grandes grupos dentro de esta clasificación: a) El vendedor cumple con la obligación de entregar las mercaderías poniéndolas a disposición del porteador (transportista) que haya elegido el comprador. b) El vendedor expide las mercaderías, celebrando el contrato de transporte respectivo, asumiendo así la doble función de vendedor y expedidor de las mercaderías.

## ***2.5. Incumplimiento del vendedor y su transmisión del riesgo al comprador***

Se establece en la Convención que, pese al incumplimiento del vendedor, se produce la transmisión del riesgo, autorizando al comprador afectado a ejercer cualquiera de los remedios que la ley pone a su disposición por ese incumplimiento, prescribiendo en su artículo 70 que, si el vendedor ha incurrido en incumplimiento esencial del contrato, las disposiciones de los artículos 67, 68 y 69 no afectarán a los derechos y acciones de que disponga el comprador como consecuencia del incumplimiento.

Además, en el artículo 36 (1) añade que el vendedor es responsable por cualquier falta de conformidad que exista al momento de la transmisión del riesgo. El principio que subyace en el fondo es que el incumplimiento del vendedor anterior a la transmisión del riesgo no impide que ésta se produzca, pudiendo el comprador igualmente hacer uso de cualquiera de los remedios que le reconoce la Convención.

En otras palabras, según sea la modalidad del incumplimiento, el comprador podrá: resolver el contrato (artículo 49), demandar el cumplimiento específico, en cualquiera de sus modalidades (artículo 46), exigir la reducción del precio (artículo 50) y, en todo caso, la indemnización de daños y perjuicios (artículos 45 (1) b) y 74), salvo, obviamente, si el vendedor acredita su exoneración de responsabilidad (artículo 79 (1)).

La aplicación del artículo 70 presupone que el vendedor incumple alguna de sus obligaciones y posteriormente, habiéndose transmitido el riesgo al comprador, las mercaderías se pierden o deterioran accidentalmente, esto es, sin que exista vinculación causal entre dicha pérdida o deterioro y el incumplimiento del vendedor.

En efecto, prácticamente en todos los casos de incumplimiento el comprador ejercerá cualquiera de los remedios de que dispone, después de la transmisión del riesgo.

Distinto es cuando el incumplimiento del vendedor es la causa determinante del daño en las mercaderías, caso en el cual se aplica el artículo 66: por tratarse de una pérdida o deterioro imputable a la conducta del vendedor (no accidental). El comprador, entonces, podrá negarse a pagar el precio o hacer uso de cualquiera de los remedios de que dispone. Por consiguiente, el artículo 70 cobra importancia cuando las mercaderías afectadas por un incumplimiento del vendedor, experimentan, después de la transmisión del riesgo al comprador, un daño accidental. En este supuesto, el ejercicio de los remedios por parte del comprador se limitará sólo al incumplimiento, sin extenderse al daño posterior de las mercaderías.

## **CONCLUSIONES**

El determinar el momento exacto en que el riesgo de pérdida o deterioro de las mercancías pasará del vendedor al comprador es de gran importancia en los contratos de compraventa internacional de mercancías.

La CISG establece unas normas supletorias para su utilización - a falta de acuerdo contractual- del momento, lugar y la manera de cumplir la obligación del principal del vendedor

de entregar las mercancías, transmitir su propiedad y entregar cualesquiera documentos relacionados con aquéllas en las condiciones establecidas en el contrato y en la Convención.

Sin embargo, las partes pueden resolver esa cuestión en su contrato mediante una estipulación expresa al respecto o remitiendo a alguna cláusula comercial como sería, por ejemplo, alguna de las cláusulas Incoterm. La remisión a cualquiera de esas cláusulas excluiría la aplicación de toda disposición en contrario de la Convención. Sin embargo, para el caso frecuente en que el contrato no haya previsto nada al respecto, la Convención ofrece un juego completo de reglas supletorias.

Los dos supuestos especiales previstos por la CISG son cuando el contrato de compraventa entraña el transporte de las mercancías y cuando las mercancías se venden en tránsito. En todos los demás casos el riesgo se traspasará al comprador cuando éste se haga cargo de las mercancías o, si no lo hace a su debido tiempo, desde el momento en que las mercancías se pongan a su disposición e incurra en incumplimiento del contrato al rehusar su recepción. En el caso frecuente en que el contrato versa sobre mercancías aún sin identificar, no se considerará que las mercancías se han puesto a disposición del comprador hasta que estén identificadas a los efectos del contrato y se pueda considerar que el riesgo de su pérdida ha pasado a ser del comprador.

En el caso hipotético formulado al comienzo del presente trabajo, donde se había estipulado "CIF Puerto Cabello, Venezuela", y los bienes se embarcaron en Veracruz, México, el vendedor MEX, asumió todos los riesgos de pérdida o daño de los equipos electrónicos hasta el momento en que el contenedor donde se transportaban hubiese sobrepasado la borda del buque M/N MEX-VEN, en el puerto de Veracruz. De allí, la mercancía viajó por cuenta y riesgo de VEN, ya que la transmisión del riesgo se produjo, conforme a ese Incoterm, al entregarla a MEX a bordo del buque en ese puerto de embarque.

En consecuencia, MEX, como vendedor pierde las 30 unidades hurtadas, ya que el hurto ocurrió antes de que las mercaderías pasaran la borda del buque y el comprador VEN deberá soportar la pérdida resultante del daño a las restantes unidades causado por efecto de las lluvias y el agua del mar, ocurrido durante la navegación del buque de Veracruz a Puerto Cabello, cuando ya el riesgo de su pérdida o daño se le había transmitido.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Cabanillas Sánchez, Antonio. *Comentarios a la Convención de Viena ...La Compraventa Internacional de Mercancías.* (Madrid, 1998).

Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, adoptada el 11 de abril de 1980.

Cova Arria, Luis. "Comercio Internacional Incluyendo el Comercio Electrónico". Academia de Ciencias Jurídicas y Políticas. Serie Estudios # 92. Caracas, 2010.

Fernández de la Gándara, Luis y Calvo Caravaca, Alfonso. "La Compra Venta Internacional de Mercancías, en Contratos Internacionales, Madrid, 1997.